

CONSEIL D'ÉTAT, SECTION DU CONTENTIEUX ADMINISTRATIF

XIII^e CHAMBRE

A R R Ê T

n° 248.892 du 12 novembre 2020

A. 222.304/XIII-8022

En cause :

la Ville d'Andenne,

ayant élu domicile chez
M^{es} Jean BOURTEMBOURG et
Nathalie FORTEMPS, avocats,
rue de Suisse 24
1060 Bruxelles,

contre :

la Région wallonne,

représentée par son Gouvernement,
ayant élu domicile chez
M^e Robert JOLY, avocat,
avenue du Val Saint-Georges 2
5000 Namur,

Partie intervenante :

la société anonyme TOP LIÈGE,

ayant élu domicile chez
M^e Gautier MELCHIOR, avocat,
avenue Brugmann 451
1180 Bruxelles.

I. Objet de la requête

Par une requête introduite le 29 mai 2017, la ville d'Andenne demande l'annulation de l'arrêté du 27 mars 2017 par lequel le Ministre de l'Aménagement du territoire et de l'Environnement accorde à la société anonyme (SA) Top Liège un permis unique visant à exploiter un centre de regroupement, prétraitement et traitement de terres excavées et autres déchets dans un établissement situé chaussée d'Andenne n° 148 à Huy/Ben-Ahin.

II. Procédure

Par une requête introduite le 26 juillet 2017, la SA Top Liège a demandé à être reçue en qualité de partie intervenante.

Cette intervention a été accueillie par une ordonnance du 10 août 2017.

Le dossier administratif a été déposé.

Les mémoires en réponse, en réplique et en intervention ont été régulièrement échangés.

M. Jean-Baptiste Levaux, auditeur au Conseil d'État, a rédigé un rapport sur la base de l'article 12 du règlement général de procédure.

Le rapport a été notifié aux parties.

Les parties ont déposé un dernier mémoire.

Par une ordonnance du 15 septembre 2020, l'affaire a été fixée à l'audience du 22 octobre 2020.

M. Luc Donnay, conseiller d'État, a exposé son rapport.

M^e Olivier Vanleemputten, *loco* M^{es} Jean Bourtembourg et Nathalie Fortemps, avocat, comparaissant pour la partie requérante, M^e Véronique Damanet, *loco* M^e Robert Joly, avocat, comparaissant pour la partie adverse, et M^e Gautier Melchior, avocat, comparaissant pour la partie intervenante, ont été entendus en leurs observations.

M. Jean-Baptiste Levaux, auditeur, a été entendu en son avis conforme.

Il est fait application des dispositions relatives à l'emploi des langues, inscrites au titre VI, chapitre II, des lois sur le Conseil d'État, coordonnées le 12 janvier 1973.

III. Faits

1. Le 3 février 2016, la SA Top Liège introduit auprès de l'administration de la ville de Huy une demande de permis unique ayant pour objet l'aménagement et l'exploitation d'un centre de regroupement, de prétraitement et de traitement de terres excavées pour un établissement situé Chaussée d'Andenne n° 148 à Huy/Ben-Ahin.

Le terrain est situé en zone d'activité économique industrielle au plan de secteur de Huy-Waremme.

Le formulaire de demande précise que « le centre est destiné à regrouper les terres, les caractériser, les prétraiter et les traiter si nécessaire (traitement biologique) et les expédier vers leur destination finale ». Les boues polluées sont les seules substances dangereuses renseignées.

L'annexe 6 – dossier liminaire – de la demande expose par ailleurs que le projet fait suite à deux demandes antérieures, introduites en juillet 2011 (pour 375.000 tonnes par an) et en septembre 2013 (pour 250.000 tonnes par an) et que ces demandes avaient chacune donné lieu à l'octroi d'un permis en première instance et fait l'objet d'un refus sur recours, respectivement les 7 juin 2012 et 13 octobre 2014.

2. Le 8 février 2016, les fonctionnaires technique et délégué reçoivent le dossier de demande, envoyé par le collège communal de Huy.

3. Le lundi 29 février 2016, les fonctionnaires technique et délégué indiquent que la demande est incomplète, sur la base de l'article 86, § 1^{er}, du décret du 11 mars 1999.

La demanderesse de permis dépose les compléments à l'administration communale de Huy le 3 août 2016.

4. Le 4 août 2016, la ville de Huy envoie ces compléments aux fonctionnaires technique et délégué, qui les reçoivent le lendemain.

5. Le 25 août 2016, les fonctionnaires technique et délégué envoient leur décision par laquelle ils considèrent que la demande est complète et recevable.

6. Une enquête publique est organisée du 5 au 19 septembre 2016 par la ville de Huy. Il ressort du procès-verbal de clôture d'enquête que deux courriers de réclamation sont déposés. Par ailleurs, un autre courrier et une pétition sont reçus par le collège en dehors du délai d'enquête.

De même, une enquête publique est organisée du 5 au 19 septembre sur le territoire des communes de Wanze et de Héron. Il ressort des procès-verbaux de clôture afférents à ces enquêtes qu'aucune réclamation n'est introduite.

Enfin, la ville d'Andenne organise une enquête publique du 5 au 21 septembre 2016. Il ressort du procès-verbal de clôture d'enquête que six courriers de réclamation sont déposés. Une réclamation est encore reçue en dehors du délai.

7. De nombreux avis sont émis sur le projet, parmi lesquels celui, défavorable, du collège communal d'Andenne du 23 septembre 2016.

8. Le 22 novembre 2016, les fonctionnaires technique et délégué envoient leur décision de proroger de trente jours le délai dont ils disposent pour envoyer leur décision.

9. Le 23 décembre 2016, les fonctionnaires technique et délégué octroient le permis unique sollicité. Cette décision est notifiée, notamment à la ville d'Andenne, le jour même.

10. Par un courrier recommandé du 12 janvier 2017, la ville d'Andenne introduit un recours administratif contre ce permis. Ce recours est reçu à la DGO4 le 13 janvier 2017.

11. Par un courrier recommandé du lundi 6 mars 2017, les fonctionnaires technique et délégué compétents sur recours transmettent leur rapport de synthèse, dans lequel ils proposent au ministre d'accorder l'autorisation sollicitée. Ce courrier est réceptionné le lendemain.

12. Le lundi 27 mars 2017, le Ministre de l'Aménagement du territoire et de l'Environnement octroie le permis unique sollicité. Il s'agit de l'acte attaqué.

IV. Premier moyen

IV.1. Thèses des parties

A. La partie requérante

Le premier moyen est pris de la violation de l'article 23 de la Constitution, du principe de précaution, des articles D.1, D.2, D.50, D.64, D.66 à D.68 du Code de l'environnement, de l'article 1^{er} du Code wallon de l'aménagement du territoire, de l'urbanisme et du patrimoine (CWATUP) et de la loi du 29 juillet 1991 relative à la motivation formelle des actes administratifs, ainsi que de l'erreur manifeste d'appréciation et de l'excès de pouvoir.

En une première branche, la partie requérante soutient que la notice d'évaluation des incidences sur l'environnement ne comportait pas de renseignements suffisamment précis, exacts et complets relatifs aux effets du projet sur la mobilité, aux mesures envisagées pour éviter et réduire ses effets négatifs et aux principales solutions de substitution envisagées. Elle rappelle qu'elle avait dénoncé ces insuffisances dans son avis préalable et dans son recours administratif. Elle en déduit que l'autorité n'a pu ni apprécier l'admissibilité du projet ni motiver sa décision. Elle ajoute encore que l'acte contient une erreur manifeste d'appréciation en ce que son auteur considère que le projet peut être accepté vu son impact limité en termes de mobilité.

En premier lieu, elle soutient que les données relatives à la mobilité n'étaient plus actuelles dès lors que l'étude de mobilité de Transitec, réalisée en mai 2015, se base sur une étude de février 2007 et une campagne de comptage réalisée en octobre 2012. Elle soutient que les modifications démographiques et économiques que la ville d'Andenne a connues depuis lors ont eu un impact sur la circulation; elle fait état d'un projet de plan communal d'aménagement, d'un projet de logements à Andenelle, d'un projet de revitalisation urbaine dans le centre-ville et du prélèvement kilométrique. Elle considère de manière générale qu'un délai de 5 ans conduit à considérer qu'une étude est dépassée et nécessite une actualisation.

En deuxième lieu, elle soutient que les données relatives à la mobilité n'étaient pas suffisamment précises et reposent sur de pures hypothèses dès lors que l'étude Transitec prend appui sur la base des données d'autres centres de traitement de la bénéficiaire du permis attaqué ou sur des études réalisées sur le charroi de carrière et le transport de marchandises en Wallonie. Elle reproche notamment au dossier de demande de ne pas comporter de description de la localisation des futurs clients du site ou des centres de traitements de déchets destinataires des chargements ou encore des lieux où les déchets pourraient être valorisés. Elle déplore encore l'absence de renseignements suffisants en ce qui concerne les itinéraires des véhicules et la répartition du transport par voie fluviale.

En troisième lieu, elle soutient que les données relatives à la mobilité ne comportent pas de mesure pour réduire les effets négatifs du projet ni d'esquisse de solutions de substitution au transport par route. Elle fait valoir en particulier que la demande de permis n'analyse pas les mesures pour répartir le charroi généré par le projet entre plusieurs itinéraires et réduire les effets négatifs sur les communes concernées ou pour éviter le transport pendant les heures de pointes.

Elle soutient qu'à défaut de ces éléments, l'auteur de l'acte attaqué n'a pas pu se prononcer en parfaite connaissance de cause et que c'est de manière

manifestement erronée qu'il juge acceptable l'augmentation du trafic, ne tenant pas compte des griefs de la ville dans son recours et ne motivant pas correctement sa décision.

En une seconde branche, elle soutient en premier lieu qu'est imprécise et laissée à l'entière discrétion de son bénéficiaire la condition du permis suivant laquelle, d'une part, l'exploitant prend les mesures nécessaires (planning, organisation, ...) pour favoriser les arrivées et départs des camions de son site en dehors des heures de pointe et, d'autre part, le transport par voie fluviale doit être maximisé. En second lieu, elle estime que c'est de manière manifestement déraisonnable que l'auteur de l'acte attaqué n'a prescrit aucune condition quant aux itinéraires à suivre par les transporteurs et quant à l'exclusion de tout transport durant les heures de pointe.

Dans son dernier mémoire, elle considère que la condition d'exploitation particulière en matière de mobilité est un élément déterminant pour la délivrance du permis. Elle soutient en outre que l'obligation générale figurant à l'article 58, § 2, 1°, du décret du 11 mars 1999 précité est une obligation de moyen, qui s'applique à tous les exploitants, alors qu'un permis peut imposer d'autres obligations qui doivent être plus précises et ne laisser aucune appréciation dans leur exécution, et qui ne peuvent consister en de simples recommandations.

B. La partie adverse

En ce qui concerne la première branche, la partie adverse répond tout d'abord en reproduisant un extrait de la notice relatif à la mobilité, selon lequel une bande de décélération et d'accélération est prévue pour la carrière de Rieudotte. Elle fait valoir que l'adaptation du marquage au sol a été conçue avec la direction des routes du ce public de Wallonie (S.P.W.) Elle reproduit ensuite un passage de la motivation formelle de l'acte attaqué qui, à son estime, répond aux critiques de la requérante. Elle se réfère également à la note liminaire de la demande de permis et au résumé non technique de l'étude, laquelle est datée de mai 2015. S'agissant des modalités de transport, elle relève que le rapport relatif à la demande comporte une estimation, sur la base des données de Sita Remediation, de la proportion, par route ou par péniche, des entrées et des sorties des terres. Elle ajoute que, dans l'étude, la distribution du trafic est ventilée quant à l'origine et aux destinations des terres par province, ce qui permet de déduire que 60 à 70 % du trafic passera par l'autoroute via Wanze, c'est-à-dire sans traverser la périphérie de la ville d'Andenne. Elle soutient qu'il ne pourrait être admis, sous prétexte d'un impact négatif sur la mobilité pour préserver une zone déterminée, que le développement d'une autre zone soit contrarié, d'autant plus qu'en l'espèce, le projet s'inscrit dans la volonté de

la déclaration de politique générale en ce qui concerne l'installation d'industries de ce type. Elle conclut que l'étude de mobilité ne contient aucune contradiction et identifie parfaitement les flux de circulation, et que l'autorité a statué en connaissance de cause.

En ce qui concerne la seconde branche, elle estime qu'il n'est pas déraisonnable de ne pas imposer d'obligation de résultat s'agissant des arrivées et départs des camions en dehors des heures de pointe, d'autant que l'impact se situe exclusivement en début de journée. Elle estime à cet égard que tout chauffeur poids lourd s'efforcera d'éviter l'heure de pointe, afin de rentabiliser son trajet. Dans son dernier mémoire, elle considère que la condition litigieuse porte sur un élément secondaire et accessoire. Selon elle, il ne se déduit pas du libellé de la condition que « l'exploitant peut en quelque sorte faire ce qui lui plaît » : « il appartiendra tout simplement à l'exploitant de se justifier en fonction de l'imposition qui lui est faite d'atteindre des objectifs, lesquels sont circonscrits par les paramètres dont question ci-dessus ».

C. La partie intervenante

La partie intervenante soutient tout d'abord que le premier moyen est irrecevable en tant qu'il vise la violation de l'article 23 de la Constitution, d'une part, en ce que cette disposition ne crée pas de droit subjectif à l'égard des particuliers et, d'autre part, en ce que le Conseil d'État n'est pas compétent pour juger de la constitutionnalité d'un acte administratif. Elle fait ensuite valoir que le grief, en tant qu'il vise le principe de précaution, n'est pas fondé, dès lors que le reproche est basé sur les incidences en termes de mobilité, qui sont de l'ordre du risque certain et non du danger potentiel en l'absence de certitude scientifique.

En ce qui concerne la première branche, elle se réfère aux motifs de l'acte attaqué. S'agissant de l'actualité de l'étude de mobilité Transitec, elle fait valoir qu'entre le comptage réalisé en octobre 2012 et l'introduction de la demande en février 2016, il ne s'est écoulé qu'un peu plus de trois ans. Elle considère que l'étude de mobilité a été actualisée au motif qu'elle était au départ réalisée pour une demande de permis portant sur une activité plus importante. S'agissant des autres projets situés à proximité, elle estime tout d'abord que les allégations de la partie requérante sont imprécises et ne décrivent pas les projets ni leur localisation exacte. Elle soutient ensuite que ces projets ont nécessairement dû tenir compte des zones d'activités économiques industrielles afin de ne pas geler la possibilité de mener de telles activités dans les zones dédiées. S'agissant des incidences de la taxe kilométrique, elle estime que l'argument n'a pas été évoqué pendant l'instruction de la demande de permis ou dans le recours administratif. Elle fait valoir que, en toute

hypothèse, son projet n'est accessible que depuis la N90, qui est une voirie régionale soumise à la taxe kilométrique, quel que soit l'itinéraire des véhicules. Elle indique que si les poids lourds cherchaient à entrer dans le centre d'Andenne pour éviter la perception de la taxe kilométrique, le temps perdu et les difficultés de circulation annihileraient l'économie escomptée d'environ 0,1 euro par trajet.

S'agissant de la critique selon laquelle la notice d'évaluation des incidences repose sur des hypothèses non étayées, elle fait valoir que cette évaluation porte sur une activité qui n'existe pas encore, de sorte qu'elle ne peut se fonder que sur des hypothèses. Elle relève par ailleurs que l'étude comporte un point relatif à la « distribution du trafic généré par le futur site », lequel mentionne la répartition du trafic en fonction des provinces de provenance et destinataires des chargements.

S'agissant des griefs relatifs, d'une part, à la description des mesures pour réduire les effets négatifs du projet sur la mobilité et, d'autre part, à l'esquisse des principales solutions de substitution, elle répond que l'annexe 20 de la demande comporte une analyse des alternatives au projet. Elle rappelle que les conclusions de l'étude de mobilité indiquent que le trafic des poids lourds lié à l'exploitation de l'établissement n'a pas d'impact important. Quant à la possibilité d'expédier une grande partie des terres par péniche, elle estime que la part varie entre 20 % et 60 %, ce qui n'est pas contradictoire. Quant au fait que maximum 40 % des entrées et sorties de poids lourds se feront vers Andenne, elle indique que cette donnée résulte de l'étude de mobilité qui démontre le sens des flux, en fonction de la connaissance du marché actuelle et de son évolution potentielle.

En ce qui concerne la seconde branche, elle estime que la condition contenue dans l'acte attaqué doit être mise en corrélation avec le résultat de l'étude de mobilité qui conclut à un impact faible sur le réseau routier, en ce compris aux heures de pointe. Elle en déduit que des mesures coercitives ne sont pas nécessaires pour que l'impact sur le trafic soit jugé acceptable, même dans le scénario « worst case ». À son estime, le seul objet de la condition s'inscrit dans le cadre d'une obligation générale de prudence, afin que l'exploitant s'efforce de diminuer encore cet impact. Elle conclut que, au vu des conclusions de l'étude de mobilité, une interdiction de circulation aux heures de pointe n'est pas nécessaire. Dans son dernier mémoire, elle considère que « la condition litigieuse doit être replacée dans le contexte de l'exploitation telle qu'elle est présentée et évaluée par la notice d'évaluation des incidences, et jugée acceptable par l'autorité administrative ». Elle soutient que cette condition ne constitue pas une mesure nécessaire pour ramener l'impact de l'établissement sous un niveau acceptable pour l'environnement et le voisinage, mais simplement une mesure destinée à favoriser les arrivées et les

départs des camions en dehors des heures de pointe. Elle établit un parallèle entre la condition litigieuse et l'obligation, inscrite à l'article 58, § 2, 1°, du décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement, qui est faite à tout exploitant de prendre « toutes les précautions nécessaires pour éviter, réduire les dangers, nuisances ou inconvénients de l'établissement ou y remédier ».

IV.2. Examen

Le moyen est irrecevable en tant qu'il vise l'article 23 de la Constitution et le principe de précaution dès lors que la partie requérante s'abstient d'indiquer en quoi cette norme et ce principe auraient été violés.

A. Sur la première branche

1. L'article D.65 du Livre I^{er} du Code wallon de l'environnement, tel qu'applicable, impose que toute demande de permis comporte soit une notice d'évaluation des incidences sur l'environnement, soit une étude d'incidences sur l'environnement.

L'article D.66, § 1^{er}, du même Livre dispose comme suit :

- « Sans préjudice des articles 42 et 50 du CWATUP, l'évaluation des incidences, qu'il s'agisse de la notice d'évaluation des incidences sur l'environnement ou de l'étude d'incidences, identifie, décrit et évalue de manière appropriée, en fonction de chaque cas particulier, les effets directs et indirects, à court, à moyen et à long terme, de l'implantation et de la mise en œuvre du projet sur :
- 1° l'homme, la faune et la flore;
 - 2° le sol, l'eau, l'air, le climat et le paysage;
 - 3° les biens matériels et le patrimoine culturel;
 - 4° l'interaction entre les facteurs visés aux 1°, 2° et 3°, du présent alinéa ».

La notice d'évaluation des incidences sur l'environnement est un document qui doit permettre à l'autorité devant accorder ou refuser un permis de le faire en toute connaissance de cause quant aux incidences sur l'environnement du projet soumis à autorisation. Dès lors, la notice doit contenir des renseignements complets, précis et exacts. Les défauts dont elle serait affectée ne peuvent toutefois entraîner l'annulation de l'autorisation que si cette dernière n'a été accordée qu'en méconnaissance de cause par l'autorité, celle-ci n'ayant été complètement et exactement informée ni par la notice d'évaluation des incidences ni d'une autre manière. À cet égard, si l'autorité compétente doit tenir compte de la notice d'évaluation des incidences sur l'environnement pour apprécier les incidences du projet, elle peut également se fonder sur d'autres pièces du dossier administratif pour obtenir d'éventuelles informations manquantes, comme les pièces du dossier de la demande.

En outre, il appartient en principe à celui qui dénonce de tels défauts de rendre raisonnablement plausible que ceux-ci ont empêché l'administration d'apprécier convenablement la demande.

2. L'étude de mobilité s'appuie sur une campagne de comptage effectuée en octobre 2012. La demande de permis a été introduite le 3 février 2016 et le permis a été octroyé le 27 mars 2017.

Le délai de cinq ans, mis en exergue par la partie requérante, provient de l'article 46, § 5, 5°, de l'arrêté du Gouvernement wallon du 4 juillet 2002 relatif à la procédure et à diverses mesures d'exécution du décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement, en ce qui concerne la surveillance à intervalles réguliers des mesures prises afin de prévenir les émissions dans le sol et dans les eaux souterraines. Or, cette disposition n'est pas applicable en matière de mobilité. De plus, aucun élément ne permet de conclure que le délai de cinq ans devrait être considéré comme une ligne de conduite que le ministre s'est fixée pour estimer l'obsolescence éventuelle de données contenues dans une demande de permis. En tout état de cause, ni au moment de l'introduction de la demande, ni au moment de la prise de décision, un tel délai ne s'était écoulé depuis la campagne de comptage.

Par ailleurs, il ressort de la note de la zone de police Arches qu'une nouvelle analyse du trafic sur la N90 a été réalisée en mars 2013. Cette analyse fait état d'un trafic journalier de 6332 véhicules par jour dans les deux sens de circulation. Or l'étude de mobilité évalue ce trafic à 6900 unités véhicules. Compte tenu du comptage d'un poids lourd comme deux unités véhicules et d'un chiffre de 900 poids lourds par jour sur la N90, une estimation permet de ramener le nombre de véhicules quotidiens comptés sur la N90 pour l'étude de mobilité à 6450. Il ressort donc de cette analyse que le comptage effectué par l'auteur de l'étude de mobilité et celui effectué, cinq mois plus tard, par la zone de police sont extrêmement proches.

Pour le surplus, la partie requérante évoque certains projets sur son territoire, mais elle ne produit des chiffres relatifs au trafic qu'en ce qui concerne le projet de la société momentanée Cobelba/Koeckelberg, qui porte sur la construction de deux immeubles comprenant notamment 65 logements et 7 commerces ainsi que des équipements communautaires (CPAS d'Andenne), pour lequel un permis unique a été délivré le 13 septembre 2013. Dans ce cadre, une étude de mobilité a été réalisée, mais ses conclusions ne sont pas de nature à compromettre l'actualité des conclusions de l'étude de mobilité de Transitec relative au projet litigieux.

3. En ce qui concerne le prélèvement kilométrique, la partie requérante n'indique pas en quoi, concrètement, ce prélèvement pourrait être de nature à influencer l'appréciation de l'autorité en ce qui concerne le projet litigieux.

Il en va d'autant plus ainsi que la N90, qui constitue l'unique accès routier au projet, est soumise à ce prélèvement.

4. En ce qui concerne la prise en compte du projet de la société Janus International, la demande relative à ce projet a été introduite le 24 juin 2016 et le permis unique a été octroyé, sur recours, le 27 avril 2017, tandis que la demande relative au projet litigieux a été introduite le 3 février 2016 et le permis unique litigieux date du 27 mars 2017.

Dès lors, il n'était pas possible, pour le rédacteur de la notice d'évaluation des incidences sur l'environnement relative au projet litigieux, de prendre en compte un projet qui n'avait pas encore fait l'objet d'une demande de permis.

5. Dans la mesure où l'étude de mobilité concerne un projet à venir, il est de sa nature même qu'elle se base, en ce qui concerne la situation projetée, sur des hypothèses. En l'espèce, cette étude précise que ses estimations sont élaborées à partir de données provenant d'autres centres de traitement exploités par la bénéficiaire de l'acte attaqué ou encore à partir d'études réalisées sur le charroi de carrières ou le transport de marchandises en Wallonie.

Contrairement à ce que soutient la partie requérante, cette étude contient une évaluation de la distribution du trafic – destinations et provenances – généré par l'établissement. La critique relative à l'absence des sources de ces informations est purement formelle, la partie requérante n'indiquant pas en quoi cette absence aurait été de nature à induire en erreur le ministre. Il en va de même en ce qui concerne les hypothèses relatives à la proportion entre les modes de transport, par voie fluviale ou routière.

6. L'acte attaqué expose que le dossier de demande ne fait pas mention de la valorisation des terres décontaminées dans le cadre du réaménagement de la carrière de Rieudotte. Partant, l'autorité n'entretient aucun flou à cet égard, un tel réaménagement ne faisant pas partie du projet autorisé.

7. L'article D.67, § 3, du Livre I^{er} du Code wallon de l'environnement, tel qu'applicable, prévoit que la notice d'évaluation des incidences contient notamment les éléments suivants :

- « 3° une description des mesures envisagées pour éviter et réduire les effets négatifs importants et, si possible, pour y remédier;
- 4° une esquisse des principales solutions de substitution qui ont été examinées par l'auteur d'étude d'incidences ou par le demandeur et une indication des principales raisons du choix de ce dernier, eu égard aux effets sur l'environnement ».

Les termes « esquisse » et « principales », figurant à l'article D.67 du Code révèlent que l'étude des alternatives ne doit pas être détaillée et qu'elle ne doit pas viser toutes les alternatives envisageables. L'absence d'une esquisse des principales solutions de substitution envisagées doit être traitée comme une lacune du dossier de demande et n'entraîne l'annulation du permis que si elle n'a pas permis à l'autorité de statuer en connaissance de cause.

À cet égard, il appartient à celui qui dénonce de tels défauts de rendre raisonnablement plausible que ceux-ci ont empêché l'administration d'apprécier adéquatement la demande.

En l'espèce, l'étude de mobilité indique que le transport par voie fluviale sera utilisé. Cette solution de substitution est donc bien prise en compte. En ce qui concerne les mesures à prendre pour que les camions entrants ne sortent pas à vide, l'acte attaqué indique que « le flux sortant est inférieur au flux entrant pour deux raisons : une grande partie des terres peut être expédiée par péniche; rationalisation de la charge des camions sortants ». Dans le même sens, l'étude de mobilité fait apparaître que la moyenne de camions entrants et sortants chargés a été estimée à 5 %. Cette valeur est faible mais elle s'explique par le fait que des opérations d'excavation et de remblais peuvent rarement être exécutées simultanément.

8. En ce qui concerne la répartition du charroi entre plusieurs itinéraires, il ressort de l'étude que cette répartition est analysée et prévue en fonction des diverses provenances et destinations du trafic généré par le projet. Ainsi, il est estimé que seuls 30 % à 40 % du trafic se dirigera vers Andenne.

L'étude de mobilité contient à ce sujet les conclusions suivantes :

- « Globalement, l'impact sur le réseau routier du centre de traitement de terres est faible. Selon les axes, les augmentations varient de 1 à 7 % du trafic journalier poids lourds en moyenne. Sur la N90, où l'augmentation est la plus importante (7 % du trafic de poids lourds), cela représente 7 poids-lourds supplémentaires par jour en moyenne. Sachant qu'actuellement, le trafic de poids lourds varie fortement d'une journée à l'autre, le trafic supplémentaire généré par le site, que ce soit en période moyenne ou même en période de pic, sera en grande partie masqué par les fluctuations en dents de scie constatées sur la N 90. L'impact sur les heures de pointe (heures pour lesquelles le réseau routier est le plus chargé) est de plus très faible ».

L'acte attaqué contient notamment le motif suivant :

« Considérant que le réclamant ne démontre pas à l'appui de son recours en quoi le projet "Top Liège" serait de nature à compromettre les projets urbanistiques actuels ou futurs de la ville d'Andenne; qu'eu égard aux principales incidences susceptibles d'être générées par le projet sur le plan environnemental et qui ont été identifiées ci-dessus, il apparaît, au contraire que l'activité en cause, à condition d'être judicieusement encadrée et contrôlée, n'empêche pas la coexistence d'autres types de projets urbanistiques dans un voisinage proche sans être immédiat; que s'agissant du charroi, l'étude de mobilité a en outre permis de démontrer que son impact ne serait pas perceptible par les habitants d'Andenne ».

Enfin, compte tenu des estimations figurant dans la demande de permis, il n'est pas manifestement inexact de considérer qu'une grande partie des terres sera expédiée par péniche.

9. Compte tenu des éléments qui précèdent, l'étude sur la mobilité n'apparaît ni incomplète ni dépassée, tandis qu'il n'est pas démontré que l'autorité a commis une erreur manifeste d'appréciation en estimant que l'augmentation de charroi était acceptable.

Partant, la première branche n'est pas fondée.

B. Sur la seconde branche

Il est constant que les conditions qui assortissent un permis unique doivent être précises et limitées quant à leur objet et ne porter que sur des éléments secondaires et accessoires. En aucun cas, elles ne peuvent laisser place à une appréciation dans leur exécution ni imposer le dépôt de plans modificatifs ou complémentaires postérieurement à la délivrance du permis qui impliquent encore une appréciation de l'administration, ou se référer à un événement futur ou incertain ou dont la réalisation dépend d'un tiers ou d'une autre autorité. Ces diverses limites à l'admissibilité des conditions assortissant la délivrance d'un permis sont cumulatives de sorte que si une condition ne satisfait pas à l'une ou à l'autre d'entre elles, elle ne peut pas être admise.

En ce qui concerne la mobilité, l'acte attaqué contient la condition particulière suivante :

« Art. 1. L'exploitant prend les mesures nécessaires (planning, organisation, ...) pour favoriser les arrivées et départs de camions de son site en dehors des heures de pointe. Le transport par voie fluviale doit être maximisé ».

Une telle condition ne répond manifestement pas aux exigences rappelées ci-avant dans la mesure où elle est de nature à laisser entièrement à l'appréciation de la bénéficiaire du permis, d'une part, les mesures qui sont

« nécessaires » et, d'autre part, ce qu'il convient d'entendre par la « maximisation » du transport par la voie fluviale.

En revanche, en considérant que la limitation de l'impact du projet impose l'édition d'une condition qui vise à interdire l'accès des véhicules pendant les heures de pointe, la partie requérante tente de substituer son appréciation à celle de l'autorité compétente, alors qu'elle n'établit pas d'erreur manifeste d'appréciation en ce qui concerne le caractère acceptable du trafic, ainsi que cela ressort de l'examen de la première branche du moyen.

En conclusion, le premier moyen est partiellement fondé en sa seconde branche.

V. Deuxième moyen

V.1. Thèse de la partie requérante

Le deuxième moyen est pris de la violation de l'article 23 de la Constitution, de l'article 1^{er} du CWATUP, du principe de précaution, de l'article 2 du décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement, des articles D.1, D.2, D.3, D. 6, 8°, D.50, D.64, D.65, D.66, D.68 du Code de l'environnement et de la loi du 29 juillet 1991 relative à la motivation formelle des actes administratifs, ainsi que du défaut de motivation, de l'erreur manifeste d'appréciation et de l'excès de pouvoir.

La partie requérante soutient qu'une étude d'incidences aurait dû être réalisée, au regard notamment du Code de l'environnement et du principe de précaution, tenant compte du cumul des incidences des différentes activités classées envisagées mais aussi d'autres projets susceptibles d'emporter des effets négatifs sur la mobilité. Elle rappelle que, dans son recours administratif, elle avait déjà critiqué la dispense d'étude d'incidences étant donné que le refus du précédent projet par un arrêté ministériel du 13 octobre 2014 était motivé par l'absence d'une telle étude et que, malgré la diminution de la capacité du projet de 250.000 à 150.000 tonnes de déchets, une étude d'incidences était requise, au vu des opérations visées de regroupement, de prétraitement, de valorisation et d'élimination des déchets.

Elle ajoute que l'article D.66, § 2, du Livre I^{er} du Code de l'environnement prévoit que les caractéristiques du projet doivent être considérées en cumul avec d'autres projets, ce qui vaut lorsqu'un projet comporte lui-même plusieurs installations classées. A son estime, le projet litigieux comporte des installations classées qui, isolément, sont en-deçà des seuils de l'arrêté du

Gouvernement wallon du 4 juillet 2002, mais qui, vu leurs effets cumulés, devaient être soumises à étude d'incidences. Elle fait en particulier état de la problématique des huiles usagées.

Elle estime que le cumul aurait dû également avoir lieu en matière de mobilité vu la proximité d'autres projets susceptibles d'avoir une influence sur les mêmes voiries, ce que seule une étude d'incidences aurait pu appréhender. Elle évoque en particulier le projet de la société Janus International d'installer un centre logistique de regroupement de tri et de déchets non dangereux situé à 2,5 kilomètres du projet litigieux.

Elle soutient enfin que la motivation de l'acte attaqué, en ce qui concerne l'absence de nécessité d'imposer une étude d'incidences, est stéréotypée et n'a pas eu égard aux caractéristiques propres et concrètes du projet. Elle ajoute que cette motivation est d'autant plus insuffisante que l'autorité n'a pas examiné les griefs soulevés dans son recours administratif.

Dans son mémoire en réplique, elle répond que l'étude de Transitec n'est ni complète ni précise, et ne peut être considérée comme équivalente à une étude d'incidences.

Dans son dernier mémoire, elle reproche à l'auteur de l'acte attaqué de s'être contenté de faire un relevé du contenu des pièces du dossier pour motiver sa décision sur l'absence de nécessité de réaliser une étude d'incidences.

V.2. Examen

Le moyen est irrecevable en tant qu'il vise l'article 23 de la Constitution et le principe de précaution dès lors que la partie requérante s'abstient d'indiquer en quoi cette norme et ce principe auraient été violés.

Il n'est pas contesté que le projet litigieux ne figure pas dans la liste des projets obligatoirement soumis à la réalisation d'une étude d'incidences.

L'article D.68, § 1^{er}, du Code de l'environnement, alors applicable, dispose que, dans un tel cas, l'autorité chargée d'apprécier le caractère complet ou recevable du dossier de demande examine, notamment à la lumière de la notice et en tenant compte des critères de sélection pertinents visés à l'article D.66, § 2, si le projet est susceptible d'avoir des incidences notables sur l'environnement. Dès lors, saisie de la demande de permis, l'autorité chargée d'apprécier le caractère complet et recevable du dossier de demande doit adopter une des trois attitudes décrites à

l'article D.68, § 2 : ou bien considérer que la demande et la notice ne contiennent pas les éléments permettant d'examiner si le projet est susceptible d'avoir des incidences notables sur l'environnement, ou bien déclarer que le projet est susceptible d'avoir de telles incidences, ou bien déclarer que le projet n'est pas susceptible d'avoir semblables incidences. Dans la troisième hypothèse, l'autorité désignée doit prendre une décision explicite et motivée faisant apparaître les raisons pour lesquelles elle estime, au terme d'un examen, que le projet n'est pas susceptible d'avoir des incidences notables sur l'environnement en ayant égard, notamment, à la notice et en faisant application des critères de sélection pertinents qu'énumère l'article D.66, § 2. À défaut et conformément à l'article D.68, § 2, alinéa 6, les raisons concrètes de cette décision doivent à tout le moins ressortir de l'acte final, par lequel l'autorité se prononce sur la demande de permis, autrement qu'au moyen d'une clause de style comme serait une motivation qui ne dépasse pas l'énumération des critères et n'en fait pas l'application concrète aux caractéristiques du projet.

En ce qui concerne les huiles usagées, il ressort du dossier de demande qu'il n'est pas prévu de prétraitement, de valorisation ou d'élimination mais uniquement un stockage de ces matières. Or, le seul stockage d'huiles usagées ne constitue pas une installation classée au sens de l'arrêté du Gouvernement wallon du 4 juillet 2002 arrêtant la liste des projets soumis à étude d'incidences, des installations et activités classées ou des installations ou des activités présentant un risque pour le sol. Partant, il ne peut donc être déduit qu'en raison de la présence d'un stockage d'huiles usagées d'une capacité maximale de 1.000 litres, destinés à être évacués par un repreneur agréé, l'établissement litigieux devrait être soumis à étude d'incidences.

En ce qui concerne d'autres éléments du projet, la partie requérante ne donne pas de précision sur le cumul d'installations qui justifierait la réalisation d'une étude d'incidences.

À propos de l'absence de cumul avec d'autres projets en ce qui concerne la mobilité, la requérante se limite à invoquer le projet de la société Janus International. Toutefois, la demande relative à ce projet a été introduite le 24 juin 2016 et le permis unique a été octroyé, sur recours, le 27 avril 2017, alors que la demande relative au projet litigieux a été introduite le 3 février 2016 et le permis unique attaqué a été accordé le 27 mars 2017. Or l'article D.68, § 2, alinéa 6, *in fine*, du Code de l'environnement impose que l'autorité compétente « statue explicitement sur la nécessité qu'il y avait ou non de réaliser une étude d'incidences et, dans l'affirmative, refuse le permis demandé ». Il découle du libellé de cette disposition qu'afin d'apprécier la nécessité d'imposer la réalisation d'une étude d'incidences, l'autorité doit se placer au moment de la décision de recevabilité

initiale de la demande. Partant, il ne peut être reproché à la partie adverse de ne pas avoir imposé la réalisation d'une étude d'incidences en raison du cumul des incidences du projet litigieux avec un projet qui a fait l'objet d'une demande de permis postérieurement à l'accusé de réception complet de la demande ayant conduit à l'annulation de l'acte attaqué.

En ce qui concerne la motivation formelle de l'acte attaqué quant à cette question, il est constant que la motivation d'un acte administratif doit être appréhendée dans son intégralité. Par conséquent, une motivation, d'apparence stéréotypée, ne peut être dissociée des autres motifs de l'acte. Ainsi, lorsque le permis attaqué contient dans ses motifs une analyse concrète et précise de chaque type de nuisances probables et de la compatibilité du projet litigieux avec les principales composantes environnementales et urbanistiques du voisinage, la lecture de ces motifs permet clairement de comprendre les raisons qui ont conduit l'autorité à considérer que le projet n'était pas susceptible d'avoir des incidences notables sur l'environnement.

En l'espèce, l'acte attaqué est motivé comme suit, en ce qui concerne l'absence de nécessité d'imposer la réalisation d'une étude d'incidences :

« Considérant que la demande, dont le formulaire et ses annexes, fait office de notice d'évaluation des incidences sur l'environnement, doit permettre d'identifier, décrire et évaluer de manière appropriée les effets directs et indirects, à court et à moyen terme, de l'implantation et de la mise en œuvre du projet sur l'homme, la faune et la flore, le sol, l'eau, l'air, le climat et le paysage, les biens matériels et le patrimoine culturel ainsi que sur l'interaction entre ces facteurs;

Considérant que le dossier relatif à la demande de permis unique est composé de divers documents dont :

- le formulaire général de demande et ses annexes obligatoires (la preuve de paiement, la situation de l'établissement sur la carte IGN au 1/10 000, un extrait du plan cadastral comprenant les parcelles ou parties de parcelles situées dans un rayon de 50 mètres mesuré à partir des limites de la ou des parcelles cadastrales concernées par le projet, un plan descriptif de l'établissement);
- En vertu de l'annexe XXIII, le dossier comprend également un résumé non technique (annexe 6) qui présente le projet, ses impacts potentiels et les moyens mis en œuvre pour les diminuer. Ce résumé non technique est accompagné d'un reportage photographique;
- Les pièces et renseignements requis en vertu des articles 284 et suivants du CWATUPE;
- Le formulaire relatif aux installations de regroupement, d'élimination ou de valorisation de déchets et ses annexes obligatoires;
- Le formulaire relatif aux opérations de forage et de sondage;
- Le formulaire relatif aux prises d'eau et ses annexes obligatoires;
- Une étude acoustique réalisée par AIB-VINCOTTE;
- Une étude de mobilité réalisée par TRANSITEC;
- Une copie des autorisations existantes;
- Une analyse d'alternatives au projet sollicité;
- un dossier technique IPPC/IED,

- un rapport de base réalisé par UNIVERSOIL SPRL, expert agréé en Région wallonne;
- Une note d'évaluation des incidences sur la Zone de parc et les Sites Natura 2000 proches du projet de Centre de regroupement et de traitement de terres excavées;
- l'accord de la Direction Générale Opérationnelle des Routes et des Bâtiments - DGO1 sur l'adaptation du marquage au sol de la N90;
- les fiches techniques des réactifs et produits utilisés dans l'établissement;

Considérant que le Gouvernement wallon a établi la nécessité d'un agrément pour les auteurs d'étude d'incidences sur l'environnement ainsi que pour les études acoustiques; qu'en l'occurrence, AIB Vinçotte est repris dans la liste des laboratoires agréés dans le cadre de la lutte contre le bruit;

Considérant qu'aucun agrément n'est imposé à ce jour en ce qui concerne les études de mobilité; que si Transitec n'est pas un auteur d'étude d'incidences sur l'environnement agréé, il est cependant certifié ISO-9001/2000 depuis juillet 2001; que ce bureau présente une expertise de plusieurs années dans le domaine; que Transitec met notamment ses compétences au service de collectivités telles que le Service public de Wallonie, la Société régionale wallonne du Transport et de Bruxelles-Mobilité (Région de Bruxelles-Capitale);

Considérant que l'autorité qui a apprécié la recevabilité et la complétude du dossier a également procédé à l'examen des incidences probables du projet sur l'environnement au sens large, sur la base des critères de sélection pertinents visés à l'article D.66 du livre I^{er} du Code de l'Environnement;

Considérant, dans le cas d'espèce, que les principales incidences susceptibles d'être générées par le projet sur le plan urbanistique ont trait aux éléments pertinents suivants :

Localisation : L'exploitation est située en zone d'activité économique industrielle. Le projet est localisé le long d'une route régionale (N90), en rive droite de la vallée de la Meuse. Il disposera d'un quai de chargement et de déchargement existant en bord de Meuse. Les parcelles n° 797A, 800G et 800/02 sont mitoyennes à l'Ouest du château de Rieudotte et de son parc; 3 parcelles situées à l'Est des parcelles n° 792E et 792/02 comportent chacune une habitation (inscrites en zone d'extraction);

Impact visuel et paysager : Étant donnée la situation de l'établissement sur un terrain en friche situé entre la Meuse et la RN90, et la présence d'écrans arborés le long de la RN 90, en bord de Meuse, et le long de la limite du parc du château de Rieudotte, l'impact visuel et paysager sera peu important. Néanmoins, afin de réduire l'impact visuel, le projet prévoit notamment l'édification d'une butte sur le pourtour de la propriété, ainsi qu'à l'Est en limite de la parcelle 792E (permis d'urbanisme délivré en date du 27/10/2015) afin de constituer une zone tampon à destination des habitations les plus proches;

Considérant que d'un point de vue environnemental, les nuisances les plus significatives portent sur les impacts potentiels sur la faune et la flore, sur la mobilité, sur les nuisances sonores, la gestion des eaux usées et des prises d'eau, des rejets atmosphériques potentiels, la gestion des sols et des déchets et la sécurité; que le projet est également repris comme établissement IPPC;

Considérant que la notice d'évaluation des incidences, les plans et les autres documents constitutifs du dossier synthétisaient suffisamment les principaux paramètres écologiques du projet sur l'environnement; que la population intéressée a pu dès lors recevoir l'information qu'elle était en droit d'attendre et que l'autorité appelée à statuer a été suffisamment éclairée sur les incidences possibles du projet sur l'environnement; que le projet ne devait donc pas être

soumis à évaluation complète des incidences; qu'une étude d'incidences sur l'environnement n'était donc pas nécessaire;

Considérant que la demande a donc été introduite dans les formes prescrites ».

À cette motivation spécifique s'ajoutent les motifs du permis sur les diverses composantes de l'environnement. Ces motifs ne sont pas critiqués par la partie requérante. Il en résulte que la décision de ne pas imposer d'étude d'incidences pour le projet litigieux est suffisamment motivée. Dès lors qu'elle identifie et analyse les principales incidences susceptibles d'être générées par le projet, cette décision ne peut être considérée comme stéréotypée.

En conclusion, le deuxième moyen n'est pas fondé.

VI. Troisième moyen

VI.1. Thèse de la partie requérante

Le troisième moyen est pris de la violation du devoir de minutie et de l'article D.29-10 du Code de [l'environnement], ainsi que du défaut de motivation et de l'excès de pouvoir.

La partie requérante expose que le projet se trouve dans un rayon de 50 mètres d'un ruisseau de deuxième catégorie. Elle en déduit qu'en application de l'article D.29-10 du Code de l'environnement, l'avis de la province, gestionnaire du cours d'eau, devait être sollicité, comme le soulignait d'ailleurs l'avis de la direction du service technique communal du 23 septembre 2016.

Dans son dernier mémoire, elle fait valoir que son moyen ne se limite pas à la violation de l'article D.29-10 du Code de l'environnement puisqu'il met également en avant une violation du devoir de minutie.

VI.2. Examen

Le paragraphe 3, alinéa 1^{er}, de l'article D.29-10 du Livre I^{er} du Code de l'environnement dispose comme suit :

« L'administration communale de la ou des communes sur le territoire desquelles ou de laquelle l'enquête publique est organisée notifie par écrit l'avis visé au paragraphe 1^{er} aux administrations publiques dont dépend une voie de communication, un cours d'eau, un ouvrage ou un établissement quelconque situé dans le rayon défini au paragraphe 1^{er} ».

L'avis dont question est l'avis relatif à l'introduction de la demande d'autorisation et à la tenue de l'enquête publique.

Conformément au paragraphe 1^{er}, alinéa 1^{er}, de l'article D.29-10 du Livre I^{er} du Code de l'environnement, le rayon est de 50 mètres mesuré à partir des limites de la ou des parcelles cadastrales concernées par le projet.

En l'espèce, il n'est pas contesté qu'un cours d'eau non navigable de deuxième catégorie, le Rieudotte, dont la gestion dépend de la province de Namur, conformément à l'article D.35, alinéa 3, du Code de l'eau, traverse le terrain sur lequel s'implante le projet litigieux.

Le fait qu'il soit situé en partie sur le terrain lui-même est indifférent quant à l'application de l'article D.29-10 du Code de l'environnement, dès lors que le ruisseau traverse ce terrain.

Contrairement à ce que soutient la partie requérante, cette disposition n'impose pas de solliciter un avis de l'administration publique dont dépend la gestion du ruisseau, mais uniquement de lui notifier l'avis d'enquête. Le moyen, qui postule le contraire, n'est donc pas fondé.

VII. Quatrième moyen

VII.1. Thèse de la partie requérante

Le quatrième moyen est pris de la violation de l'article R.278 du Code de l'eau, du devoir de minutie et de la loi du 29 juillet 1991 relative à la motivation formelle des actes administratifs, ainsi que du défaut de motivation et de l'excès de pouvoir.

La partie requérante soutient que le projet implique une dérogation en matière de raccordement à l'égouttage public par la mise en place et l'exploitation d'une unité d'épuration individuelle pour traiter les eaux domestiques. Elle relève toutefois que ni elle ni l'organisme d'assainissement n'ont été consultés sur le dossier technique de dérogation.

Or, à son estime, l'article R.278 du Code de l'eau ne permet de dispenser le raccordement à l'égout et l'utilisation d'un système d'épuration individuelle que sur la base d'un dossier technique qui doit être soumis pour avis à l'administration communale concernée et à l'organisme technique d'assainissement compétent. Elle

fait valoir en outre que la dérogation ne peut être octroyée que si le raccordement à l'égout engendre des coûts excessifs en raison de difficultés techniques.

Selon elle, la dérogation est octroyée en raison d'inconvénients liés au raccordement et non au motif que celui-ci présenterait des difficultés techniques, tandis que le coût des travaux de raccordement n'est pas établi, en violation de l'article R.278 du Code de l'eau.

VII.2. Examen

L'article R.278 du Code de l'eau a été modifié à plusieurs reprises, notamment par un arrêté du Gouvernement wallon du 1^{er} décembre 2016 modifiant l'arrêté du Gouvernement wallon du 4 juillet 2002 relatif à la procédure et à diverses mesures d'exécution du décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement, la partie réglementaire du Livre II du Code de l'Environnement contenant le Code de l'Eau et la partie réglementaire du Livre I^{er} du Code de l'Environnement, en ce qui concerne l'assainissement et la gestion publique de l'assainissement autonome.

Conformément à son article 52, § 1^{er}, cet arrêté du 1^{er} décembre 2016 est entré en vigueur le 1^{er} janvier 2017 et il s'imposait donc à l'autorité qui a statué le 27 mars 2017.

Dans cette version, l'article R.278 du Code de l'eau dispose comme suit en ses deux premiers paragraphes :

« § 1^{er}. Par dérogation à l'article 277, lorsque le raccordement à l'égout, existant, en cours de placement ou futur, engendre des coûts excessifs en raison de difficultés techniques rencontrées, la personne dont l'habitation est concernée peut demander un permis pour l'installation d'un système d'épuration individuelle agréé à la place du raccordement à l'égout conformément à la législation relative au permis d'environnement.

En cas de refus du permis, le raccordement à l'égout existant doit se faire dans les 6 mois qui suivent la notification de la décision de refus.

§ 1^{er}/1. Par dérogation à l'article R.277, lorsque le raccordement à l'égout, existant, en cours de placement ou futur, engendre des coûts excessifs en raison de difficultés techniques rencontrées et que de surcroît l'installation d'un système d'épuration individuelle est techniquement impossible ou s'avère économiquement disproportionnée par rapport au bénéfice que le système génère pour l'environnement, le propriétaire de l'habitation concernée peut demander une dispense de raccordement à l'égout et d'installation de système d'épuration individuelle auprès du département, sur [la] base de l'établissement d'un dossier technique.

Le dossier technique comporte les éléments démontrant que le système mis en place assure un niveau de protection de l'environnement identique à celui que permet d'assurer la mise en place d'un système de collecte.

Le département transmet le dossier technique à l'administration communale concernée et l'organisme d'assainissement compétent. Ils disposent de soixante jours à dater de la réception de la demande pour rendre leurs avis. A défaut de réponse dans ce délai, leurs avis sont réputés favorables.

Le département peut fixer, sur base de l'avis de l'organisme d'assainissement compétent, des impositions particulières accompagnant la dispense.

Le département notifie sa décision au demandeur et à la commune dans un délai de cent vingt jours à dater de la réception de la demande. À défaut de décision endéans le délai visé, le propriétaire de l'habitation concernée transmet sa demande de dispense au Ministre. Le Ministre notifie sa décision se substituant à celle du département dans un délai de cent vingt jours à dater de la réception de la demande.

En cas de refus de la dispense de raccordement, le raccordement à l'égout existant ou l'installation du système d'épuration individuelle se réalise dans les six mois qui suivent la notification de la décision de refus.

Tout recours est introduit auprès du Ministre dans les soixante jours de la notification de la décision.

Le Ministre notifie sa décision dans un délai de soixante jours à dater de la réception du recours ».

En l'espèce, le projet comporte un « système d'épuration individuelle en dérogation à l'obligation de raccordement collectif ». Il s'inscrit donc dans le champ d'application du paragraphe 1^{er} de l'article 278 et non, comme le postule la partie requérante, dans celui du paragraphe 1^{er}/1. Dès lors, la dérogation devait être autorisée « conformément à la législation relative au permis d'environnement », ce qui a été le cas et n'est d'ailleurs pas critiqué par la requérante.

En ce qu'il postule l'application des formalités prescrites par l'article R.278, § 1^{er}/1, du Code de l'eau, lequel n'est pas applicable au projet litigieux, le quatrième moyen manque en droit.

VIII. Indemnité de procédure

La partie requérante sollicite une indemnité de procédure de 700 euros. Il y a lieu de faire droit à sa demande.

**PAR CES MOTIFS,
LE CONSEIL D'ÉTAT DÉCIDE :**

Article 1^{er}.

Est annulé l'arrêté du 27 mars 2017 par lequel le Ministre de l'Aménagement du territoire et de l'Environnement accorde à la SA Top Liège un permis unique visant à exploiter un centre de regroupement, prétraitement et traitement de terres excavées et autres déchets dans un établissement situé chaussée d'Andenne n° 148 à Huy/Ben-Ahin.

Article 2.

Une indemnité de procédure de 700 euros est accordée à la partie requérante à la charge de la partie adverse.

Les autres dépens, liquidés à la somme de 350 euros, sont mis à la charge de la partie adverse, à concurrence de 200 euros, et à la charge de la partie intervenante, à concurrence de 150 euros.

Ainsi prononcé à Bruxelles, en audience publique de la XIII^e chambre, le 12 novembre 2020 par :

Anne-Françoise Bolly,
Luc Donnay,
Florence Piret,
Vanessa Wiame,

conseiller d'État, président f.f.
conseiller d'État,
conseiller d'État,
greffier.

Le Greffier,

Le Président,

Vanessa Wiame

Anne-Françoise Bolly